

ANDRÉ SANTOS & MÁRCIA PINTO

andredafs@gmail.com; marcia.estrela.pinto@hotmail.com

UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA

A UNIÃO EUROPEIA E O ÁRTICO: DESAFIOS PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA

RESUMO

As alterações climáticas têm levantado problemas para a governação internacional, sendo o caso do degelo do Ártico um exemplo, pois cria problemas económicos, sociais e securitários. O objetivo deste artigo é compreender de que forma este fenómeno tem implicações para a segurança marítima na União Europeia. Num primeiro plano, são analisadas as alterações geopolíticas na região em questão, para no segundo plano ser analisada a forma como a União Europeia está a dar resposta aos problemas criados pelo degelo do Ártico, particularmente na área da segurança marítima. Através da análise de documentos oficiais da Comissão Europeia, Parlamento Europeu e Conselho Europeu, conclui-se que a União Europeia tem vindo a defender o desenvolvimento sustentável na região, de forma a evitar os problemas que poderá ser forçada a enfrentar.

PALAVRAS-CHAVE

Alterações climáticas; governação internacional; segurança marítima; União Europeia

O ÁRTICO COMO ESPAÇO DE INTERESSE GEOPOLÍTICO

O Ártico, uma região no extremo norte do planeta que começa a sul pelo Círculo Polar Ártico e vai até ao Pólo Norte (Besnault, 1992), foi até ao período da Guerra Fria, uma região historicamente quase ignorada do ponto de vista geopolítico, apesar de o seu território ter a presença de vários Estados industrializados e com elevado poder económico, como a Rússia, os Estados Unidos da América, o Canadá, a Noruega, a Dinamarca (Grønlandia) e a Islândia, além da Suécia e Finlândia que, apesar de não terem costa marítima com acesso ao Ártico, têm parte do seu território dentro do

Círculo Polar Ártico e servem de ponte entre esta região e a União Europeia (Rodrigues Leal, 2014).

De acordo com a organização Arctic Opening (2013), desde o final da II Guerra Mundial que o Ártico tem vindo a tornar-se num centro de atração para muitos grupos que procuram aumentar a sua presença na região, tais como diversos ministérios dos negócios estrangeiros, forças armadas, organizações internacionais, multinacionais, universidades, centros de investigação científica, ambientalistas, entre outros. No entanto, devido ao surgimento das alterações climáticas, a corrida ao Ártico tem vindo a intensificar-se, devido aos recursos que ficam disponíveis para explorar na região. Parmar (2013) considera que esta corrida está a tornar-se numa forma de competição entre os principais atores da política internacional, evidenciado pelo crescente investimento e pelo aumento da presença de forças militares na região, o que cria tensões e conflitos.

O forte desenvolvimento e crescimento económico desta região têm sido evidentes, com dados macroeconómicos muito positivos. De acordo com a Arctic Opening (2013), o PIB da região cresceu 31% desde 2001, que se deve ao aumento da exploração de recursos naturais e de navegação das rotas marítimas e consequente utilização dos portos situados em cidades do Ártico, além de um forte aumento das receitas provenientes da pesca e do turismo.

GOVERNAÇÃO E DIREITO INTERNACIONAL NO ÁRTICO

Apesar de toda a possibilidade de conflito referida por Parmar (2013), o Ártico não é um espaço vazio de governação e direito internacional. A “United Nations Convention On the Law of the Sea” (UNCLOS), o primeiro tratado da ONU sobre jurisdição marítima, soberania e disputas territoriais marítimas (Nações Unidas, 1982), encoraja a resolução de qualquer conflito através de meios diplomáticos mas contém mecanismos próprios para quando a via pacífica não é possível, tais como o Tribunal da Lei do Mar e o Tribunal Internacional de Justiça. De acordo com a Arctic Opening (2013), os Estados do Ártico reconhecem este tratado como a principal forma de gerir as relações entre os Estados e os seus objetivos na região.

Para além da UNCLOS, existe também uma organização de carácter regional e intergovernamental que tem o objetivo de manter a cooperação entre os Estados do Ártico e evidencia a crescente importância do Ártico, que é o Conselho do Ártico, um fórum intergovernamental criado em 1996 com o objetivo de salvaguardar os interesses da região e manter a paz e

estabilidade, com base no direito internacional e multilateralismo, entre os seus Estados-Membros e observadores. O Conselho do Ártico é a principal organização a trabalhar sobre os assuntos do Ártico, de natureza intergovernamental e regional, encarregada de realizar investigação e sugerir resoluções aos decisores políticos e da qual fazem parte de forma permanente os cinco Estados costeiros do Ártico (Rússia, EUA, Canadá, Noruega e Groenlândia) e três Estados nórdicos (Finlândia, Suécia e Islândia). Existem também seis organizações que representam as populações indígenas, que estão representadas com o mesmo poder que os Estados¹. De acordo com o The International Institute for Strategic Studies (2013), existem atualmente 32 Estados e organizações com o estatuto de observadores no Conselho do Ártico, o que lhes possibilita assistirem às reuniões do Conselho, participar em grupos de trabalho, mas sem o poder de votar em resoluções. Todos os Estados observadores têm uma ligação de carácter económico ao Ártico, como é o caso da Itália que explora gás natural no Ártico russo, o caso de Singapura que está interessada nas possíveis rotas marítimas do Ártico, o caso da Coreia do Sul que é um dos principais construtores de navios quebra-gelo, o caso da China e do Japão que são o maior destino das exportações de recursos energéticos do Ártico e o caso da Índia que é um dos maiores atores em investigação científica polar.

A atenção dada a esta organização tem vindo a crescer e atualmente são políticos de alto nível que participam nas reuniões, tais como o Secretário de Estado dos Estados Unidos da América John Kerry e o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Federação Russa Sergey Lavrov (The International Institute for Strategic Studies, 2013). Os Estados do Ártico têm vindo a investir cada vez mais nesta organização (Rodrigues Leal, 2014), o que leva a crer que venha a gerar grandes fontes de crescimento económico para os seus membros.

OS IMPACTOS DAS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS NO ÁRTICO

As alterações climáticas são um dos maiores desafios que a humanidade enfrenta, pois as suas consequências não se refletem apenas a nível ambiental, mas também a nível económico e social. De acordo com o Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC, 2014), as alterações climáticas resultam sobretudo de uma intensa exploração de combustíveis fósseis, que provoca o aumento da emissão de gases para a atmosfera,

¹ Retirado de www.arctic-council.org

provocando por sua vez o aumento da temperatura global. Este fenómeno tem levado ao aquecimento da temperatura dos oceanos, que provoca o degelo, um fenómeno que tem sido especialmente forte na região do Ártico, e que por sua vez leva ao aumento dos níveis do mar. Embora os cientistas sejam unânimes em relação às alterações climáticas, nem todos estão de acordo sobre as suas razões, sendo que alguns atribuem a responsabilidade à ação humana e outros a uma evolução natural do planeta. No entanto, o relatório sobre as alterações climáticas de 2014, elaborado pelo IPCC, não deixa dúvidas sobre a total responsabilidade do ser humano neste fenómeno, considerando que a produção industrial tem sido o fator que mais contribui para este aumento, em especial desde a década de 1950. Mas o mesmo relatório considera que a produção industrial e a exploração de combustíveis fósseis não são as únicas causas deste fenómeno, colocando o crescimento demográfico como outra das principais causas, pois leva à cada vez maior utilização dos recursos.

Os efeitos das alterações climáticas serão mais notados na região do Ártico, pois os mesmos estudos indicam que a sua temperatura vai aumentar aproximadamente 2º Celsius no verão, 8º Celsius no outono e 9º Celsius no inverno, o que implica consequências para todo o planeta, tais como o aumento de fluxos de migração, restrição de água e alimentos e acontecimento meteorológicos extremos (Rodrigues Leal, 2014). A União Europeia reconhece as alterações climáticas como elemento multiplicador de ameaças (Comissão Europeia, 2008), sejam de carácter político, social, económico ou humanitário. Numa lista de possíveis fontes de conflito, destacam-se a possibilidade de surgimento de conflitos em torno de acesso a água, prejuízos económicos para cidades costeiras, perda de territórios, migrações por motivos ambientais, tensões causadas por questões energéticas, entre outros.

Os efeitos das alterações climáticas no Ártico têm sido verificadas através de indicadores como o aumento da temperatura, a diminuição do gelo do mar, a degradação do ambiente natural ártico, o degelo em certas áreas da região do Ártico que se verifica especialmente na Gronelândia, o aumento do vapor de água e a diminuição da extensão da neve (Rodrigues Leal, 2014). De acordo com um estudo da Artic Climate Impact Assessment (ACIA, 2005), o Ártico é o espaço geográfico mais vulnerável aos impactos das alterações climáticas, pois o derretimento do gelo e da neve no solo e nos oceanos faz com que o solo absorva mais calor, provocando assim o aumento da temperatura. Como Rodrigues Leal (2014) afirma, o aquecimento global é o grande acontecimento na região mais setentrional do mundo, e aquele que condiciona todos os outros fatores. Não só

condiciona todos os outros fatores, como condiciona todas as decisões políticas feitas no sistema internacional.

No entanto, é possível afirmar que apesar das dificuldades colocadas pelas alterações climáticas no Ártico a todo o sistema internacional, existem Estados que irão beneficiar largamente com este fenómeno. Rodrigues Leal (2014) considera que os Estados que têm maiores interesses no degelo são o Canadá e a Rússia, os dois maiores atores do Ártico, pois poderão explorar de forma rentável todos os depósitos de petróleo e gás que têm nas suas regiões, além de todo o ouro que ainda não foi descoberto. Por outro lado, a agricultura que hoje é uma atividade impossível, poderá em algumas décadas tornar-se rentável, aumentando assim a segurança alimentar destes Estados e possibilitando a migração de várias populações para esta zona. A Gronelândia é também um dos Estados que mais beneficiarão com o degelo no Ártico, pois o elevado número de investimentos que atrairá poderá levar a um forte crescimento económico.

Ainda que seja uma região tão rica, a sua exploração apresenta inúmeros desafios devido às condições meteorológicas e até às próprias alterações climáticas, que tornam o ambiente ártico ainda mais instável. Para os atores do Sistema Internacional explorarem esta região precisam de investir muito dinheiro, e podem até surgir tensões devido a questões de soberania territorial na região. O Conselho do Ártico tem desempenhado um papel fundamental para manter a estabilidade da região ártica. É através do Conselho do Ártico que a União Europeia tenta estabelecer uma ponte de ligação com a região ártica, de forma a projetar a sua política externa e proteger os seus interesses na região.

O DEGELO DO ÁRTICO E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA A UNIÃO EUROPEIA

A União Europeia, tal como outros Estados e Organizações Internacionais, tem estado atenta tanto aos perigos referidos como às oportunidades que poderão surgir do Ártico. Na verdade, apesar de a União Europeia não ter um território costeiro na região Ártica, está ligada à região devido à Finlândia, Suécia e Dinamarca (Gronelândia) e também, devido à sua proximidade geográfica, tudo o que acontecer no Grande Norte terá repercussões no continente europeu. O degelo do Ártico cria desafios securitários, ambientais e económicos, mas cria também algumas oportunidades para a União Europeia.

Num relatório publicado pela Agência Europeia do Ambiente em 2012, o *Climate Changes, Impacts and Vulnerabilities in Europe 2012*, é dada

especial atenção ao fenómeno do degelo e como este está a afetar o continente europeu. Este relatório mostra que o degelo do Ártico tem levado a uma cada vez menor precipitação no sul e maior precipitação no norte, à medida que os glaciares do Oceano Ártico e da Gronelândia têm vindo a desaparecer. Este fenómeno pode dar lugar a acontecimentos extremos, tais como tempestades marítimas nas zonas costeiras, secas no interior e cheias no centro e norte da Europa, cada vez com mais frequência. Um dos grandes problemas que poderão surgir com estes acontecimentos é o agravamento das desigualdades na União Europeia, uma vez que, devido a diferentes poderes económicos, os vários Estados-Membros terão diferentes capacidades de adaptação.

Estes acontecimentos vão colocar fortes pressões sobre a União Europeia, especialmente por grande parte da sua população viver em zonas costeiras. O relatório da Agência Europeia do Ambiente (2012) já referido mostra que as cidades costeiras no norte da Europa têm cada vez mais ondas de calor, dando especial atenção ao caso da Holanda que nos últimos anos tem registado temperaturas invulgarmente altas. As temperaturas mais altas em zonas costeiras podem levar à formação de tempestades mais intensas e mais prolongadas, o que cria problemas económicos e sociais às sociedades europeias.

Por sua vez a Comissão Europeia considera que o degelo do Ártico afeta todas as regiões do mundo, com especial impacto sobre a União Europeia, pois com o aumento dos níveis do mar, a costa europeia será fortemente danificada. Um dos problemas que mais preocupa a instituição europeia é a possibilidade de diminuição de água em algumas regiões, devido às secas, pondo em causa a segurança humana. Os problemas causados por este fenómeno impõem elevados custos económicos e sociais sobre os Estados-Membros, sendo importante referir que entre 1980-2011 os prejuízos económicos relacionados com as alterações climáticas foram superiores a 90 biliões de euros.

RESPOSTA EUROPEIA PARA OS DESAFIOS NO ÁRTICO

Em resposta aos desafios no Ártico, a União Europeia tem vindo a desenvolver uma série de iniciativas. De forma a sintetizar estas iniciativas, foram definidos três tempos: 2007-2013; 2014; e 2015. Entre 2007 e 2013 foi possível analisar as iniciativas europeias, em 2014 foram analisados os objectivos propostos pela UE para o degelo do Ártico e, para 2015 foram analisadas as intenções europeias no combate às mudanças climáticas.

Nos primeiros anos (2007-2013), as principais áreas de cooperação foram: energias, transportes e segurança marítima. É necessário ter em conta que a União Europeia não faz parte do Conselho do Ártico, mas atualmente consegue ser observador. Isto para explicar que a cooperação feita com o Ártico é através de cooperação económica e securitária principalmente. Em 2006 foi criada a Parceria Ambiental da Dimensão do Norte (NDEP), parceria estabelecida pela Comissão Europeia, Rússia, Noruega e Islândia, que pretende acabar com a poluição marinha através do financiamento de estruturas direccionadas para a protecção do ambiente².

Em 2008 foi desenvolvida a política europeia para o Ártico com três principais objetivos: proteger e preservar o Ártico em uníssono com a sua população; promover o uso sustentável dos recursos naturais; contribuir para reforçar a governação multilateral do Ártico (Commission of the European Communities, 2008).

Em 2009 foi criado o “The EU Arctic Footprint and Policy Assessment Project”³ que pretende calcular a pegada ecológica da União Europeia no Ártico, ao mesmo tempo que pretende averiguar o impacto das iniciativas europeias para mitigar o impacto das mudanças climáticas no Ártico. O objetivo geral é o de melhorar o desempenho da União Europeia em relação às políticas ambientais no Ártico. Todos os objetivos desta avaliação são para serem considerados num longo prazo, até 2030.

Para 2014 os objetivos europeus para o Ártico prendiam-se com a investigação sobre mudanças climáticas, assegurar um crescimento sustentável na região; apoiar a região do Ártico através de políticas sobre mudanças climáticas, ambiente e pescas. Em 2015 a União Europeia pretende entrar como membro observador do Conselho do Ártico (rejeitado até agora), criar uma política do Ártico e criar um instrumento legal que permita punir quem infrinja as leis protetoras do ambiente. Até 2050 a União Europeia espera diminuir cerca de 80-95% das emissões de gases para a atmosfera e conseguir atenuar os efeitos das alterações climáticas.

DESAFIOS PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA

O degelo da região do Ártico, para além de ter impacto a nível ambiental, também coloca desafios à segurança marítima. Tendo em conta estes desafios, é oportuno esclarecer a definição de segurança marítima e que impactos é que as mudanças climáticas podem ter sobre esta.

² Retirado de <http://ndep.org/about/overview/what-we-do>

³ Retirado de <http://arctic-footprint.eu/>

Tal como a definição de segurança, a definição de segurança marítima não é concreta e, por outro lado, é sujeita a várias interpretações. Segundo Feldt, Roell e Thiele (2013), a segurança marítima implica a combinação de medidas preventivas e de resposta para proteger o meio marítimo contra ameaças e atos ilegais. E esta difere da defesa marítima, pois a defesa implica a combinação das mesmas medidas, mas apenas para limitar ou dar resposta a atos que danificam o ambiente. Influenciado por Baldwin (1997), Christian Bueger (2014) defende que existem três perspectivas que podem explicar a segurança marítima: a semiótica, que explica a relação entre o conceito de segurança marítima e outros conceitos como poder marítimo e economia azul; a secularização, que pretende divulgar os meios para entender como diferentes ameaças podem fazer parte da segurança marítima; e a “security practice theory”, que procura entender quais ações se subentendem através do conceito de segurança marítima.

A perspetiva semiótica, procura relacionar vários conceitos inerentes à segurança marítima: poder marítimo, defesa marinha, economia azul e resiliência humana. Os primeiros dois conceitos são mais antigos, existiam ainda antes do próprio conceito de segurança marítima, associados aos perigos no mar, ao passo que os dois últimos conceitos surgiram ao mesmo tempo que o conceito de segurança marítima (Bueger, 2014).

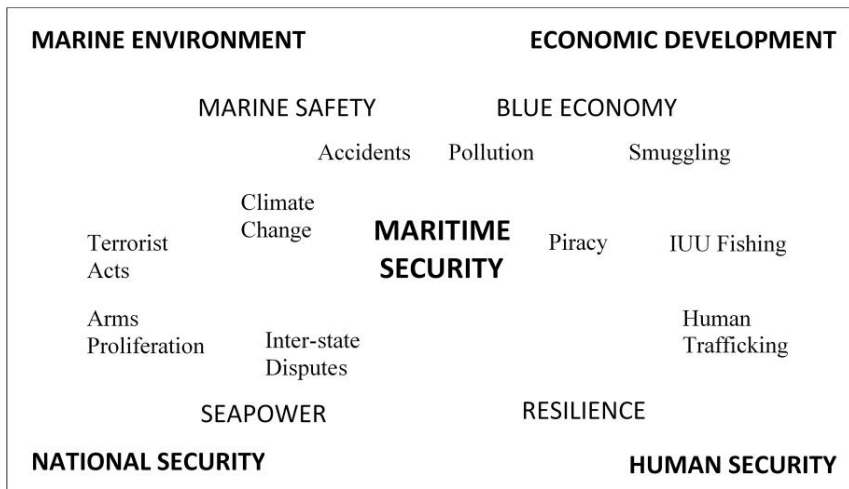


Figura 1: Matriz da segurança marítima
Fonte: Bueger, 2014, p. 5

Esta matriz permite entender o que envolve cada dimensão da segurança marítima, e entender o que cada ator entende por segurança marítima. É uma forma prática de observar as diferenças ou similaridades entre os diferentes atores. Bueger dá o exemplo da NATO, que exclui do seu entendimento do conceito de segurança marítima a segurança nacional; o da UE e do Reino Unido que englobam todos estes quatro conceitos; e o da União Africana que privilegia a economia azul (Bueger, 2014).

Da perspectiva de securitização salienta-se a inspiração nos estudos construtivistas dos anos 1990 e Bueger defende que há duas formas de investigar a segurança marítima: a que afirma que as questões marítimas são consideradas questões securitárias; e como é que os diferentes tipos de questões securitárias foram desenvolvidos para a agenda da segurança marítima (Bueger, 2014).

Para entender como os diferentes conceitos incorporaram a segurança marítima, é necessário definir as ameaças à segurança marítima:

- (1) Pirataria e roubo à mão armada, (2) atos terroristas, (3) tráfico ilícito de armas e de armamento de destruição maciça, (4) tráfico ilícito de estupefacientes, (5) contrabando e tráfico de pessoas por via marítima, (6) pesca ilegal, não declarada e não regulamentada e (7) danos intencionais e ilícitos do meio ambiente marinho. (UN Report on Oceans and the Law of the Sea, 2008 citado em Bueger, 2014, p. 6)

Por fim, a “security practice theory” descreve as actividades inerentes ao conceito de segurança marítima (Bueger & Gadinger, 2014 citados em Bueger, 2014): actividades geridas pela “Maritime Domain Awareness” (MDA), vigilância através de radar, satélites e localização de informação através de centros de partilha, actividades no mar, patrulhas, interdições, inspeções e exercícios, actividades de *law enforcement* como capturas, transferência de suspeitos, julgamentos e prisões, coordenação de actividades a diferentes níveis através de conferências, reuniões, desenvolvimento de estratégias e implementação de planos e diplomacia naval (Bueger, 2014).

Bueger salienta a importância da cooperação entre os diferentes atores da segurança marítima, trabalhando juntos para identificarem quais as ameaças, partilharem informações e coordenarem actividades (Bueger, 2014).

Segundo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a convenção internacional que rege as normas marítimas internacionais, as actividades criminosas que ameaçam a segurança marítima são:

pirataria e assalto à mão armada contra navios. Ataques terroristas contra navios e instalações marítimas, sequestros, contrabando de armas e resíduos perigosos, tráfico de migrantes e outros seres humanos por via marítima, tráfico ilícito em drogas e substâncias psicotrópicas, pesca ilegal e despejo de resíduos tóxicos, descarga ilegal de poluentes e outras violações das leis ambientais. Reclamações por estados concorrentes sobre espaço oceânico e recursos naturais nos oceanos, que muitas vezes resultam em prolongadas disputas de fronteira marítima, também pode levar a tensões entre os Estados. (Nações Unidas, 2012, p. 4)

Para o Conselho da União Europeia (2014) segurança marítima é como um estado de relações no domínio marítimo global, no qual o direito internacional e o direito nacional se conjugam, e onde a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, infraestruturas, transporte, o ambiente e os recursos marinhos são protegidos.

Não existindo uma definição única e concreta sobre o que é a segurança marítima, os Estados e os mais variados autores parecem concordar em quais as ameaças para a segurança marítima, tendo como base a Convenção Internacional do Direito do Mar (UNCLOS).

No caso do degelo do Ártico os principais desafios à segurança marítima são: mudanças climáticas; acidentes; poluição; pesca ilegal; tráfico de drogas/armas; disputas entre Estados; e a um nível não tão presente, mas passível de acontecer, pirataria e/ou atos terroristas.

Desde logo a origem de tudo: as mudanças climáticas. Este fenómeno responsável pela destruição da camada de gelo do Ártico, é também responsável pelo aumento do nível médio das águas e pelo aumento de tempestades. Um dos fatores, por vezes considerado positivo, do surgimento das mudanças climáticas, o aumento da circulação e diminuição do custo e duração de viagem através do Ártico, é também um desafio para a segurança marítima. Isto porque o aumento de circulação de navios de passageiros, comerciais ou petrolíferos, leva ao aumento do número de acidentes na região do Ártico. Por sua vez, este aumento de circulação e de acidentes no Ártico leva ao aumento da poluição na região, incentivando o fenómeno das mudanças climáticas. O desaparecimento da camada de gelo ártica e o consequente aumento de espaço marítimo, atrai os pescadores para a região, incentivando a prática da pesca ilegal. O surgimento das novas rotas marítimas traz consigo o aparecimento de rotas responsáveis pela distribuição de narcóticos e de armas, aumentando a insegurança no mar e na região. O degelo do Ártico fez com que fosse mais fácil o acesso

aos recursos naturais da região, incentivando as disputas entre Estados que pretendem ter um pedaço de solo ártico. A questão da pirataria e dos atos terroristas é, por norma, um dos principais desafios à segurança marítima, mas no caso do Ártico, não é algo perceptível visto ser uma região liderada por países desenvolvidos.

RESPOSTA EUROPEIA PARA OS DESAFIOS DE SEGURANÇA MARÍTIMA NO ÁRTICO

Em relação à resposta da União Europeia face aos desafios de segurança marítima no Ártico, é relevante realçar a importância do mar e da segurança marítima para a União Europeia. Cerca de 90% do comércio externo e cerca de 40% do comércio interno da União Europeia é feito através do mar. É necessário considerar que a UE é uma vasta península rodeada por dois oceanos e quatro mares (Oceano Atlântico, Oceano Ártico, Mar do Norte, Mar Mediterrâneo, Mar Negro e Mar Báltico), fazendo com que o espaço marítimo sob jurisdição dos Estados-Membros da União Europeia seja maior do que o espaço terrestre da própria UE (Pedra, 2012).

A União Europeia pretende, através da Agência Europeia de Segurança Marítima: apoiar o trabalho de assistência técnica e científica, apoiar a preparação de emergências na região do Ártico, bem como preparar medidas de prevenção e resposta de forma a ser possível responder de forma rápida e eficaz aos problemas no Ártico.

A União Europeia pretende ainda reforçar as suas capacidades para a entrada em vigor do “Polar Code” em 2017. O “Polar Code” corresponde ao código para os navios que operam em águas polares, criado pela Organização Marítima Internacional (OMI), e deve ser obrigatório sob a Convenção Internacional para a Segurança da Vida no Mar (SOLAS) e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição dos Navios (MARPOL). A entrada em vigor deste código é uma marca histórica para o trabalho da proteção dos navios e pessoas a bordo, no ambiente extremo dos dois pólos do planeta⁴. O código polar pretende cobrir todas as áreas e matérias relacionadas com a segurança das pessoas e dos navios nos pólos, tendo especificações de: design do navio; construção e equipamento; treinos e operações; procura e salvamento; e a proteção do ambiente e dos ecossistemas das regiões polares⁵.

⁴ Retirado de <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>

⁵ Retirado de <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>

CONCLUSÃO

O Ártico tem vindo a tornar-se cada vez mais um espaço fundamental para a política internacional, o que vem sendo evidenciado pela atenção dada por vários atores das Relações Internacionais a esta região. Desde o final da II Guerra Mundial, o investimento económico e também militar tem vindo a crescer acentuadamente, devido à corrida aos recursos naturais e energéticos que começa a surgir na região, que tem vindo a criar fontes de conflito, mas também de cooperação. O Conselho do Ártico é também uma evidência da crescente importância da região, tendo reuniões cada vez mais frequentes e contando com membros permanentes como os EUA e a Rússia, e membros observadores como a China, o Irão ou a Índia e cujas relações são estabelecidas através da UNCLOS.

A razão para este interesse no Ártico prende-se com as alterações climáticas, que estão a provocar o degelo do Ártico, tornando assim mais fácil explorar os recursos da região, além das novas rotas marítimas, de pesca e turismo. No entanto, apesar de existirem oportunidades para os atores das Relações Internacionais neste fenómeno, existem também desvantagens, que poderão ter fortes impactos na União Europeia, tais como o aumento das cheias no norte e das secas no sul, intensificação de movimentos migratórios e destruição da zona costeira europeia. Existem também consequências para a segurança marítima, podendo surgir grupos de crime organizado nas águas do Ártico, problemas a nível ambiental e problemas para as rotas marítimas, através do qual é feito grande parte do comércio internacional.

Para fazer face a estes problemas, a UE tem orientado as suas políticas para esta região, através de iniciativas como o NDEP que procura aumentar a cooperação com os atores do Ártico, tal como tem tentando entrar como membro observador no Conselho do Ártico. Tem desenvolvido também o “Polar Code”, um sistema que possibilitará proteger os navios e as pessoas a bordo nas zonas polares. Apesar do seu esforço, a UE necessita de mais iniciativas para poder salvaguardar a segurança marítima e os seus interesses.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACIA (2005). *Impacts of a warming Arctic*. Reykjavik: Arctic Council.

Agência Europeia do Ambiente (2012). *Climate impacts and vulnerabilities in Europe*. Copenhaga: Agência Europeia do Ambiente.

- Arctic Opening (2013). Chapter one: the warming Arctic: contexts. *Adelphi Series*, 53(440), 19-46.
- Baldwin, D. (1997). The concept of security. *Great Britain: Review of International Studies*, 23, 5-26.
- Besnault, R. (1992). *Géostrategie de L'Árctique*. Paris: Fondation pour les Études de Défense Nationale.
- Bueger, C. (2014). *What is maritime security?* Wales: Cardiff University.
- Comissão Europeia (2008). *Climate change and international security*. Bruxelas: European Commission.
- Commission of the European Communities (2008). *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council the European Union and the Arctic region*. Brussels: Commission of the European Communities.
- Conselho da União Europeia (2014). *European Union maritime security strategy*. Bruxelas: General Secretariat of the Council.
- Feldt, L.; Roell, P. & Thiele, R. (2013). *Maritime security – perspectives for a comprehensive approach*. Alemanha: ISPSW.
- IPCC (2014). *Climate Change 2014: Synthesis Report*. Genebra: IPCC.
- Nações Unidas (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Genebra: Nações Unidas.
- Nações Unidas (2012). UNCLOS at 30. Nova Iorque: United Nations. Retirado de http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/pamphlet_unclos_at_30.pdf
- Parmar, S. (2013). The Arctic: potential for conflict amidst cooperation. *Strategic Analysis*, 37(4), 480-485.
- Pedra, J. (2012). A União Europeia e a segurança no mar. In V. L. Cajarabille; A. S. Ribeiro; A. G. Marques & N. S. Monteiro (Eds.), *A segurança no mar – uma visão holística* (pp. 145-162). Lisboa: Mare Liberum.
- Rodrigues Leal, J. L. (2014). *Geopolítica do Ártico no sec. XXI*. Lisboa: Letras Interessantes.
- The International Institute for Strategic Studies (2013). Growing importance of the Arctic. *Strategic Comments*, 19(4), I-II.

OUTRAS REFERÊNCIAS

IMO (2015). Shipping in polar waters – Adoption of an international code of safety for ships operating in polar waters (Polar Code). Retirado de <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Pages/default.aspx>

Citação:

Santos, A. & Pinto, M. (2017). A União Europeia e o Ártico: desafios para a segurança marítima. In R. Ribeiro, V. de Sousa & S. Khan (Eds.), *A Europa no mundo e o mundo na Europa: crise e identidade. Livro de atas* (pp. 248-261). Braga: CECS.